



**BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
E-Mail: pr3@bmvit.gv.at  
Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.  
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)

GZ. BMVIT-17.002/0009-I/PR3/2018 17.002/0009-I/PR3/2018

DVR:0000175

An die  
Parlamentsdirektion  
EU- und Internationaler Dienst  
z.Hdn. Hrn. Mag. Liebich

1017 W i e n



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

Wien, am 30.03.2018

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie beehrt sich nachstehend auf Grund der am 4. April 2018 stattfindenden Sitzung des EU-Ausschusses des Bundesrates eine Information gemäß § 6 EU-InfoG zu den in die ho. Zuständigkeit fallenden **TOP 5 und 6** zu übermitteln.

Bezeichnung des Dokuments:

**COM (2017) 647 final**

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt (161/EU XXVI.GP)

Inhalt:

Wesentliche Inhalte des Vorhabens sind:

→ Recht auf Zugang zu Busterminals für Busunternehmer

Ein diesbezüglicher Antrag kann nur mehr aus Kapazitätsgründen verweigert werden. Den zuständigen Terminalbetreiber trifft sowohl die Pflicht, „wirtschaftlich zumutbare“ Alternativen zur Verfü-

gung zu stellen, als auch bestimmte Publizitätspflichten (Verzeichnis aller Dienstleistungen und Preise, Planung der Kapazitätszuweisung). Ebenso treffen ihn Verfahrensvorschriften bei der Entscheidungsfindung und Begründung (ÖBB wäre z.B. gemäß Definition ein solcher Terminalbetreiber).

→ Schaffung einer eigenen Regulierungsstelle

Diese soll eine unabhängige Behörde mit Sanktionsbefugnis gegenüber mitbeteiligten Behörden (z. B. bei verabsäumter Informationsübermittlung), Busterminalbetreibern, Antragstellern sein. Sie analysiert, ob der für das Genehmigungsverfahren relevante Ausschließungsgrund der Gefährdung bestehender gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienste gegeben ist, und entscheidet über Beschwerden bezüglich Zugang zu Busterminals. Diese Entscheidungen sind verbindlich und die Regulierungsstelle muss sie mittels Sanktionen durchsetzen können. Die Entscheidungen sind zu veröffentlichen und dürfen nur gerichtlich überprüfbar sein, wobei die aufschiebende Wirkung – im Gegensatz zum geltenden österreichischen Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz - ausgeschlossen ist (!!).

→ Die Genehmigungserteilung für Linien über 100 km Luftlinie wird liberalisiert

Hier entscheidet die Genehmigungsbehörde (Behörde jenes MS, in dem sich der Ausgangspunkt (einer der Ausgangspunkte) der Linien befindet) alleine und informiert die mitbeteiligten Mitgliedstaaten nur.

→ Kabotage im Linienverkehr wird völlig liberalisiert

Derzeit ist Kabotage nur im Anschluss an einen internationalen Verkehr erlaubt und muss von der jeweiligen nationalen Behörde nach den jeweiligen nationalen Vorschriften für den nationalen Markt genehmigt werden. Nunmehr kann Kabotage unabhängig von einem internationalen Verkehr beantragt werden und muss nach den Verfahrensvorschriften und Ausschließungsgründen der VO genehmigt werden = Aushebelung des Kraftfahrlineiengesetzes samt Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz! (z. B. aufschiebende Wirkung wird ausgeschlossen im Gegensatz zu den geltenden Bestimmungen), d.h. völlige Öffnung des nationalen Marktes und dessen weitgehende Unterwerfung unter EU-Recht, dies aber nur für in Ö nichtansässige Verkehrsunternehmer = Inländerdiskriminierung.

Hinweise auf Mitwirkungsrechte des Nationalrates und Bundesrates:

Auswirkungen auf die Republik Österreich einschließlich eines allfälligen Bedürfnisses nach innerstaatlicher Durchführung:

Massive Auswirkungen auf Linienvkehrsmarkt und ÖPNV. Weitreichende Anpassungen im österreichischen nationalen Recht erforderlich.

Position des/der zuständigen Bundesminister/in samt kurzer Begründung:

Nach einer ersten Einschätzung kann keiner der wesentlichen Inhalte unkritisch gesehen werden, insbesondere ist die Liberalisierung der Kabotage im Linienvkehr abzulehnen.

→ Recht auf Zugang zu Bustrminals für Busunternehmer: Problematisch, u. A. weil

- Anträge nur aufgrund fehlender Kapazitäten abgelehnt werden können
- der Vorrang des ÖPNV vor „privaten“ Kraftfahrlnien hier nicht sichergestellt ist,
- Gebietskörperschaften keine Entflechtung von nationalem und internationalem Verkehr mehr vornehmen können,
- Kostenfrage offen ist.

→ Schaffung einer eigenen Regulierungsstelle: Problematisch, u. A. weil

- hierdurch Kompetenzen der Genehmigungsbehörde ausgehöhlt werden,
- eine zusätzliche Verwaltungseinheit mit Mehrkosten (Personal, Infrastruktur) geschaffen wird, die zudem gegenüber anderen Behörden mit Sanktionskompetenzen ausgestattet werden soll,
- der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung im Verfahren dem österreichischen Verwaltungsverfahrensgesetz widerspricht.

→ Die Genehmigungserteilung für Linien über 100 km Luftlinie wird liberalisiert

Problematisch, weil unterschiedliche Verfahren einen größeren Verwaltungsaufwand bedeuten, vor allem aber sachlich nicht nachvollziehbar sind.

→ völlige Liberalisierung der Kabotage im Linienvkehr mit eigenen Verfahrensvorschriften

Abzulehnen, weil derzeit Kabotage nur im Anschluss an einen internationalen Verkehr erlaubt ist und von der jeweiligen nationalen Behörde nach den jeweiligen nationalen Vorschriften für den nationalen Markt genehmigt werden muss. Nunmehr kann Kabotage unabhängig von einem internationalen Verkehr beantragt werden und muss nach den Verfahrensvorschriften und Ausschließungsgründen der VO genehmigt werden = Aushebelung des Kraftfahrliniengesetzes samt Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz! (z. B. aufschiebende Wirkung wird ausgeschlossen im Gegensatz zu den geltenden Bestimmungen), d.h. völlige Öffnung des nationalen Marktes und dessen weitgehende Unterwerfung unter EU-Recht, dies aber nur für in Ö nichtansässige Verkehrsunternehmen = Inländerdiskriminierung.

Hinweise:

Ein großer Teil der EU-MS sehen diesen Vorschlag ebenfalls sehr kritisch, u. A. ES, I, DE IT, FR PL, SE, UK, RO, PL.

Steht weder auf der Tagesordnung der bulgarischen Präsidentschaft noch auf der Tagesordnung österreichischen Präsidentschaft.

Bezeichnung des Dokuments:

**COM(2017) 648 final**

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (2375/EU XXVI.GP)

Inhalt des Vorhabens:

Ziel dieses Richtlinienvorschlags ist es, eine Aktualisierung, Konkretisierung und Ergänzung der bestehenden Richtlinie zum Kombinierten Verkehr (=KV) aus dem Jahr 1992 vorzunehmen und damit die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf alternative und emissionsärmere Verkehrsträger voran zu treiben. Dies steht im Einklang mit den Zielen des Weißbuchs für Verkehr von 2010 und der Umsetzung des Pariser Abkommens zum Klimawandel. Konkret sollen nicht mehr anwendbare Artikel der geltenden Richtlinie aus 1992 gestrichen werden, die Definition zum Kombinierten Verkehr klarer gestaltet, die Überprüfbarkeit der Inanspruchnahme von Begünstigungen für den Kombinierten Verkehr verbessert, die Effektivität von Förderungen für den Kombinierten Verkehr erhöht sowie die Berichterstattung verbessert werden:

Im Hinblick auf die Definition (vgl. Artikel 1) sollen auch internationale Verkehre mit Drittstaaten erfasst werden, sofern auf EU-Territorium die Bedingungen des KV erfüllt sind. Nationale Kombinierte Verkehre werden ebenfalls inkludiert. Der Straßenvor- und –nachlauf wird erheblich erweitert: 150 km oder jeweils 20% der Entfernung (Luftlinie) der gesamten Transportstrecke auf EU-Gebiet (lt. EK-Vorschlag ist die jeweils längere Entfernung ausschlaggebend). KV-Behälter sind mit der relevanten ISO- bzw. EN-Norm zu kennzeichnen, müssen aber keine Mindestgröße mehr erfüllen.

Unterstützung von Investitionen in KV-Terminals (vgl. Art. 6 Absatz 4) ist für die Mitgliedstaaten verpflichtend („soweit erforderlich“), sodass „jeder beliebige Ort in der Union nicht weiter als 150 km von einem solchen Terminal entfernt ist“, wobei die MS aufgefordert sind, sich untereinander und mit der EK abzustimmen. Zusätzliche nationale Förderungen, um die Wettbewerbsfähigkeit des KV gegenüber der Straße zu stärken, sind ausdrücklich erlaubt (Art. 6 Abs. 5), wobei die MS der EK hierüber zu berichten haben und diese Maßnahmen alle 4 Jahre evaluieren müssen (Art. 6 Abs. 6 & 7).

Der EK wird die Befugnis übertragen, Einzelheiten zu jenen (statistischen) Informationen, die die Mitgliedstaaten regelmäßig an die EK zu liefern haben, durch einen delegierten Rechtsakt zu regeln (vgl. Artikel 5 Absatz 1 und 2 sowie Artikel 10a). Auf Basis dieser Informationen hat die EK regelmäßig einen Bericht über die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs in der EU sowie über die Umsetzung der RL 92/106/EWG und damit zusammenhängender Rechtsakte der Union zu erstellen und dem Rat sowie dem Europäischen Parlament vorzulegen.

#### Hinweise auf Mitwirkungsrechte des Nationalrates und des Bundesrates:

Beim vorliegenden Rechtsakt handelt es sich um eine Richtlinie, die in nationales Recht umzusetzen ist. Sollte es beispielsweise zu einer geänderten Definition des Kombinierten Verkehrs kommen, so wäre dies im Zusammenhang mit dem erhöhten zulässigen Gesamtgewicht für den KV im Straßenvor- und –nachlauf von 44 t das Kraftfahrzeuggesetz 1967. Bei dieser Umsetzung wäre (wie bei allen österreichischen Bundesgesetzen) eine Mitwirkung des österreichischen Parlaments gegeben.

Auswirkungen auf die Republik Österreich einschließlich eines allfälligen Bedürfnisses nach innerstaatlicher Durchführung:

Eine Änderung der Richtlinie 92/106/EWG würde auch eine Änderung der Bestimmungen der innerstaatlichen Umsetzungsrechtsakte erfordern (insbesondere Kombifreistellungsverordnung 1997 sowie die KV-relevanten Bestimmungen des KFG). Darüber hinaus wären Berichtspflichten der MS an die EK zu erfüllen.

Je nach Inhalt der endgültig von Rat und EP beschlossenen RL könnte dabei für Österreich insbesondere eine Änderung hinsichtlich der Längen des KV-Straßenvor- und –nachlaufs (sowie der auf diese Strecken anwendbare Vergünstigungen), aber auch Bestimmungen betreffend Unterstützung von Investitionen in KV-Terminals bzw. Berichtspflichten von Relevanz sein.

Position des zuständigen Bundesministers samt kurzer Begründung:

Die grundsätzlichen Zielsetzungen des Vorschlags – Reduzierung der negativen externen Effekte des durchgehenden Straßengüterverkehrs durch Förderung des umweltfreundlicheren Kombinierten Verkehrs – und eine inhaltliche Konsolidierung werden von Österreich natürlich unterstützt. Dennoch sind einige Elemente des Vorschlags aus österreichischer Sicht nicht optimal. Insbesondere bei der Definition (Artikel 1) sollte eine Vereinfachung sowie eine Verkürzung der maximal möglichen Straßenvor- bzw. nachlaufänge erreicht werden. Aus ho. Sicht ist insbesondere die Streichung der von der EK vorgeschlagenen 20% (und damit Begrenzung auf 150 km Luftlinie) erforderlich sowie nach Möglichkeit eine Ergänzung dahingehend, dass bei einem allfälligen Straßentransit im KV-Vor- oder –Nachlauf durch einen EU-Mitgliedsstaat die mit dem KV verbundenen Vergünstigungen von diesem MS nicht gewährt werden müssen.

Im Zusammenhang mit Artikel 2 und 4 der bestehenden Richtlinie ist darüber hinaus eine Klarstellung dahingehend erforderlich, dass eine Liberalisierung des KV-Vor- und Nachlaufs nicht auf nationale Kombinierte Verkehre angewendet werden soll. Weiters wäre auch eine Klarstellung des Zusammenwirkens dieser beiden Artikel mit den Kabotagebestimmungen für den Straßengüterverkehr gemäß VO 1072/2009 hilfreich.

Betreffend KV-Statistiken und Berichtspflichten der MS (Artikel 5) wäre es sinnvoller, Statistiken so bald wie möglich auf EU-Ebene von EUSTAT erfassen zu lassen (auf Basis entsprechender EU-VO). Bis dahin sind auch die Übermittlung national verfügbarer Daten an die EK möglich, allerdings sollte dabei auf tatsächlich verfügbare bzw. erfassbare Daten abgestellt werden (die im EK-Vorschlag enthaltenen Anforderungen gehen zum Teil darüber hinaus). Auch im Hinblick auf dele-

gierte Rechtsakte für eine detaillierte Festlegung dieser statistischen Erfassungen wären, falls diese überhaupt erforderlich sind, jedenfalls noch Präzisierungen in der Richtlinie vorzunehmen. - Berichts- und Evaluierungspflichten für nationale (freiwillige) Maßnahmen, die über den Umfang der RL hinausgehen, sollten auf jene finanziellen Vorschriften beschränkt werden, die aus beihilfenrechtlicher Sicht einer Genehmigungspflicht der Europäischen Kommission unterliegen.

Bestimmungen, wonach die Unterstützung von Investitionen in KV-Terminals von den Mitgliedstaaten verpflichtend vorzusehen sind, damit jeder Ort in der Union nicht weiter als 150 km vom nächsten KV-Terminal entfernt ist (vgl. Artikel 6 Absatz 4), lassen nationale bzw. geographische Besonderheiten unberücksichtigt und sind daher in dieser Form weder sinnvoll noch zielführend.

#### Bei Gesetzesvorhaben: Angaben zu Verhältnismäßigkeit und Subsidiarität:

Die Folgenabschätzung und der Vorschlag der EK heben hervor, dass dem Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip entsprochen wird, da die Ziele der Richtlinie durch koordinierte Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene besser erreicht werden können als durch divergierende Maßnahmen einzelner Mitgliedstaaten. Gleichzeitig haben die Mitgliedstaaten nach wie vor Gestaltungsspielraum bei einzelnen Maßnahmen. Die EK sieht jedoch u.a. eine verpflichtende Unterstützung für Terminalinvestitionen durch die MS vor (vgl. Art. 6, Abs. 4), was nach Auffassung des schwedischen Parlaments dem Subsidiaritätsprinzip widerspricht, da die Dichte des Terminalnetzes auf MS-Ebene zu regeln sei. Auch aus österreichischer Sicht ist diese Bestimmung in ihrer jetzigen Form nicht verhältnismäßig. Ebenso wäre bei Berichtspflichten über freiwillige nationale KV-Fördermaßnahmen (gemäß Art. 6, Abs. 7) stärker auf das Subsidiaritätsprinzip und die Verhältnismäßigkeit zu achten. Betreffend der Aufnahme innerstaatlicher Verkehre in den Anwendungsbereich der RL sah der Juristische Dienst des Rates weder eine Gefahr einer Verletzung der Rechtsgrundlage noch des Subsidiaritätsprinzips.

#### Stand der Verhandlungen inklusive Zeitplan:

- Vorlage des Vorschlags durch die EK am 08. November 2017;
- Im Rat wurde der Vorschlag noch unter estnischer Präsidentschaft vorgestellt, seither wird der Text auf Ratsarbeitsgruppenebene intensiv verhandelt. Ziel der bulgarischen Präsidentschaft ist es, beim Verkehrsministerrat im Juni 2018 eine inhaltliche Einigung zu erzielen. – Ob eine derartige inhaltliche Einigung auf Ratsebene bereits

im Juni erzielt werden kann, ist allerdings noch offen. Alternativ wäre daher ein Fortschrittsbericht möglich.

- Im Europäischen Parlament ist der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (=TRAN-Ausschuss) inhaltlich zuständig, Berichterstatterin ist Frau Daniela Aiuto (IT/EFFDD). Ein erster Berichtsentwurf des EP soll Ende April vorliegen, nach Einarbeitung von inhaltlichen Änderungsanträgen bis Ende Juni soll die Abstimmung im TRAN-Ausschuss (und somit die Festlegung der inhaltlichen Position des EP für den informellen Trilog) am 10. Juli 2018 erfolgen.- Sollte der Rat bis dahin bereits eine inhaltliche Einigung erzielt haben, wäre daher ein informeller Trilog unter österreichischer Präsidentschaft möglich.

An der gegenständlichen Ausschusssitzung werden seitens des ho. Ressorts Fr. Mag. Bettina Huber, Fr. Mag. Claudia Nemeth sowie Hr. Mag. Philipp Glanzer teilnehmen.

**Für den Bundesminister:**

Dr. Brigitte Raicher, LL.M.

**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**

Eva-Maria Weinzierl

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7406406

E-Mail: [eva.weinzierl@bmvit.gv.at](mailto:eva.weinzierl@bmvit.gv.at)